ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 8. Rok wydania szósty. | TCZEW, dnia 28 lutego 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 164

Prywatne szkolnictwo żeglarskie w Polsce.

Jeszcze wczoraj mieliśmy ogromny nadmiar personelu nawigacyjnego, dziś już niema o tem mowy, jutro zaś może się dać wyczuć jego dotkliwy brak. W tych warunkach za wskazane uważać można wytworzenie w Polsce, wzorem Anglji, również prywatnego szkolnictwa, przynajmniej dla uzyskania niższych dyplomów nawigacyjnych i mechanicznych. Tego rodzaju kursy przygotowawcze dla mających pewną praktykę żeglugową, lub zamierzających ją odbyć jako nowicjusze, mają rację bytu w Gdyni, Pucku, Tczewie i w Gdańsku, a nawet i w Warszawie dzięki skupieniu w stolicy znaczniejszej ilości osób bądź posiadających staż żeglugowy, bądź mających zamiar poświęcić się zawodowi morskiemu. Kursy prywatne nawigacyjne i mechaniczne nie mogą wytworzyć marynarza-fachowca lub mechanika okrętowego-fachowca o ile nie posiada on odpowiedniej praktyki, mogą jednak wzbogacić w wiedzę teoretyczną praktyka-marynarza i przez umożliwienie mu zdobycia dyplomu, podnieść jego stanowisko służbowe. Z innej strony kursy prywatne nawigacyjne i mechaniczne mogą ułatwić wstąpienie w twardą praktykę żeglarską młodzieży, dla której przebycie pierwszych kroków nowicjusza na statku bez wszelkich poprzednich wiadomości w nowym dla siebie fachu stawia ją w niekorzystne warunki konkurencji z elementem silnym i wytrwałym fizycznie, lecz nie mającym dalszych aspiracyj.

Czas już jest w ten sposób rozszerzyć nasze szkolnictwo fachowe. Holowniki morskie i lichtugi morskie, statki pasażerskie przybrzeżnej żeglugi, statki rybołówcze pełnego morza z jednej strony, statki rzeczne z drugiej potrzebują personelu, który posiadałby pewien zasób systematycznej wiedzy, przystosowanej do swego zawodu. Wszędzie zagranicą dokształca się młodzież rybacka, marynarska, rzeczno-żeglarska, wszędzie istnieją prywatne szkoły i kursy, pomagające zdobyć odpowiedni dyplom. Czemużby i u nas to nie byłoby możliwe? O ile wiadomo, prócz kursu rybackiego r. 1922—23 w Tczewie istniały wzgl. istnieją tylko zimowe, dorywczo urządzane kursy rzeczne w Warszawie i w Bydgoszczy *). Należałoby tak skonstruować przepisy o dyplomach okrętowych-żeglarskich i mechanicznych, ażeby mogło powstać prywatne szkolnictwo, ułatwiające ich zdobycie. Od początku istnienia „Żeglarza Polskiego" redakcja jest zasypywana pytaniami w sprawie uzyskania dyplomu polskiego. Jakżeż trudne jest zdobycie tego dyplomu dla pracującego na chleb codzienny na statku. Tylko prywatne szkolnictwo mogące przystosować się do ucznia, do jego warunków egzystencji i do jego czasu może zabezpieczyć żegludze ojczystej wystarczającą ilość niższych dyplomów nawigacyjnych i mechanicznych, w braku których już dziś musimy udawać się do obcych, pozostawiając swoich bez pracy. — Pamiętać należy, że poprawnie dyplomowana załoga jest warunkiem wypłacenia sumy ubezpieczonej na okręcie, ładunku i frachcie, wobec czego żadne przedsiębiorstwo żeglugi morskiej nie przyjmuje na odpowiednie stanowiska ludzi bez dyplomów. Lecz jeśli z jednej strony nie można wystawić dyplomu komuś, kto nie posiada wystarczającej praktyki, to z innej strony nie zastąpi dyplomowanego praktyk nie posiadający napewno, **pod gwarancją dyplomu**, zasobu wiedzy ogólnej i fachowej pozwalającej zajmować odpowiedzialne stanowisko.

Prywatne szkolnictwo żeglarskie jest pilną potrzebą. Może ono i musi powstać przy poparciu rządu i pod kontrolą rządową, a prowadzić musi do egzaminów przy udziale delegatów rządu, lecz istnieć musi narówni ze szkołami państwowemi, tak jak istnieją narówni ze szkołami państwowemi ogólnokształcącemi i handlowemi prywatne szkoły ogólnokształcące i handlowe.

*) Ostatnio powstaje pod opieką Izby Przem.-Handlowej prywatna szkoła rzecznej żeglugi w Bydgoszczy.

Szkoła Morska w Tczewie.

1. Szkoła Morska w Tczewie jest szkołą państwową i należy do resortu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

2. Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych dla ojczystej floty handlowej.

3. Szkoła posiada dwa wydziały: nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa przeszło 3 lata, w tem 17 miesięcy pływania dla nawigatorów na statku szkolnym „Lwów", a dla mechaników na statku „Lwów" i innych statkach morskich lub praktyka w warsztatach mechanicznych.

4. Rok szkolny rozpoczyna się normalnie 15-go października, a kończy się 1-go maja. Praktyka letnia trwa od 15-go maja do 1-go października.

W czasie praktyki letniej uczniowie wydziału nawigacyjnego pod kierownictwem nauczycieli Szkoły i oficerów statku uczą się obliczeń i spostrzeżeń astronomicznych i nawigacyjnych, prowadzą dzienniki okrętowe i chronometryczne, zaznajamiają się z używaniem przyrządów nautycznych, z olinowaniem, ożaglowaniem okrętu, ładowaniem; uczą się sterowania, sygnalizacji i wiosłowania, a uczniowie wydziału mechanicznego zaznajamiają się z obsługą mechanizmów okrętowych, kotłów i silników.

5. Ukończenie wydziału nawigacyjnego lub mechanicznego Szkoły, po wypełnieniu ustalonego cenzusu morskiego, daje prawo otrzymania pierwszego dyplomu oficera pokładowego marynarki handlowej, lub mechanika okrętowego. Dyplom ten, po wypływaniu wymaganego cenzusu morskiego, w myśl istniejącej ustawy, stopniowo zamieniany będzie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wyższy do kapitana żeglugi wielkiej lub mechanika okrętowego I. klasy włącznie.

6. Ukończenie dwóch pierwszych kursów jednego z wydziałów Szkoły nie daje żadnych praw morskich, lecz daje prawa równorzędne z maturą szkół typu przyrodniczo - matematycznego.

7. Od wstępujących do Szkoły wymaga się:

a) ukończenie conajmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z równorzędnemi prawami;

b) wiek od 16 do 18 lat.

Uwaga. Kandydaci w wieku ponad 18 lat winni do podań dołączyć swój dokładny życiorys z ostatnich lat, gdyż Rada Pedagogiczna Szkoły Morskiej może zezwolić na wstąpienie do Szkoły w wieku do 20 lat.

c) złożenie egzaminów wstępnych z arytmetyki, algebry, geometrji i fizyki według programu szkół średnich państwowych w zakresie 6-ciu klas.

Uwaga. Kandydaci, którzy już posiadają maturę jednej ze szkół krajowych, mogą być przez Radę Pedagogiczną Szkoły Morskiej zwolnieni od obowiązku składania egzaminów sprawdzających.

d) poddanie się badaniu lekarskiemu przez Komisję Lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy.

8. Podania o przyjęcie do Szkoły należy składać w Sekretarjacie Szkoły w terminie od 1-go czerwca do 7-go lipca, przyczem podania powinny być składane przez rodziców lub opiekunów kandydatów; własnoręczność podpisu ma być urzędowo zaświadczona.

9. Do podania należy dołączyć:

a) metrykę urodzenia,
b) dowód obywatelstwa polskiego,
c) ostatnie świadectwo szkolne,

(w oryginałach)

d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i uiszczania opłaty szkolnej (podpisy na zobowiązaniach powinny być urzędowo zaświadczone).

e) 2 fotografje kandydata formatu nie mniej niż 4 6 cm., zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej,

f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł, która nie podlega w żadnym wypadku zwrotowi.

Uwaga. Podania niezaopatrzone w wymagane załączniki będą zwracane bez rozpatrywania.

10. Oględziny lekarskie i egzaminy odbędą się w lipcu w gmachu Szkoły,

11. W 1927 roku będzie przyjętych na wydział nawigacyjny i mechaniczny po 30 uczniów.

12. Rezultaty egzaminów będą ogłoszone po ich ukończeniu, poczem po krótkim urlopie nowoprzyjęci kandydaci zostaną wyznaczeni na 1—2 miesiące na szkolny statek dla odbycia próbnej żeglugi, po której — na mocy opinji Komisji Okrętowej o zdolnościach kandydatów do służby morskiej — będą oni ostatecznie zaliczeni w poczet uczniów Szkoły.

13. Każdy kandydat przed rozpoczęciem żeglugi próbnej musi przedstawić nie mniej niż 4 koszule, 4 pary kalesonów, 6 par skarpetek, 6 chusteczek, 6 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszkę (60 cm × 45 cm.), 3 białe poszewki do niej, 2 szare koce, 1 kurtkę marynarską zimową, 1 bluzę marynarską sukienną, 1 parę spodni sukiennych, 1 krawat marynarski czarny, 3 koszulki trykotowe w paski biało-granatowe, 1 kołnierz marynarski, 2 bluzy marynarskie letnie płócienne, 2 ubrania robocze, 1 czapkę marynarską, 2 białe do niej pokrowce 1 sweter popielaty, 1 szalik popielaty, 2 pary trzewików. Wszystkie te rzeczy powinny być poznaczone literami właściciela.

14. Na statku uczniowie i kandydaci obowiązani są prać sami bieliznę, ubrania robocze i hamaki.

15. Przed wyjazdem na statek szkolny każdy z kandydatów wpłaca do kasy Szkoły 160 zł za utrzymanie na statku podczas żeglugi próbnej. W razie przyjęcia kandydata do Szkoły powyższą sumę zalicza się jako ratę wpisowego, ustalonego za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym (patrz par. 19) za okres I/VII do I/X, lub za okres od I/X do 31/XII, o ile żegluga próbna nie mogła się odbyć.

16. Uczniowie Szkoły i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi. Oprócz robót dotyczących puszczania statku w ruch, a więc: rozwijania i zwijania żagli, pracy przy głównych i pomocniczych mechanizmach, sterowania, manewrów z żaglami, kotwicą, łodziami itp., biorą oni udział w robotach, mających na celu utrzymanie statku w czystości, nie wykluczając mycia pokładów, czyszczenia części metalowych, malowania statku, utrzymania w porządku łodzi, mechanizmów itp.

17. Jeśli kandydat przekona się w czasie próbnej żeglugi, że służba morska jest dla niego za ciężką, ma prawo, o ile statek znajduje się wówczas w polskim porcie, prosić przez swych rodziców lub opiekunów o zwolnienie ze statku i skreślenie z listy kandydatów do Szkoły Morskiej. Podpisy rodziców lub opiekunów powinny być na podaniach urzędowo zaświadczone. Powrót do domu następuje na koszt własny kandydata.

18. Przy Szkole istnieje internat, w którym uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

19. Za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym ustanowiony jest wpis roczny ze środków osobistych ucznia, jego rodziców lub opiekunów w wysokości 900 zł, płatny w miesięcznych ratach z góry.

20. Rada Pedagogiczna Szkoły może zwolnić od wpisu całkowicie lub częściowo część niezamożnych uczniów, celujących w naukach i sprawowaniu, lub też przyznać stypendjum. Nowoprzyjęci mogą być zwolnieni od wpisu dopiero w II semestrze 1927/28 roku szkolnego.

21. Uczniowie Szkoły, ze względu na specjalny charakter przez się obranego zawodu, są wychowywani w duchu dyscypliny wojskowej i Dyrekcja Szkoły stosuje względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenia przeciw regulaminowi Szkoły.

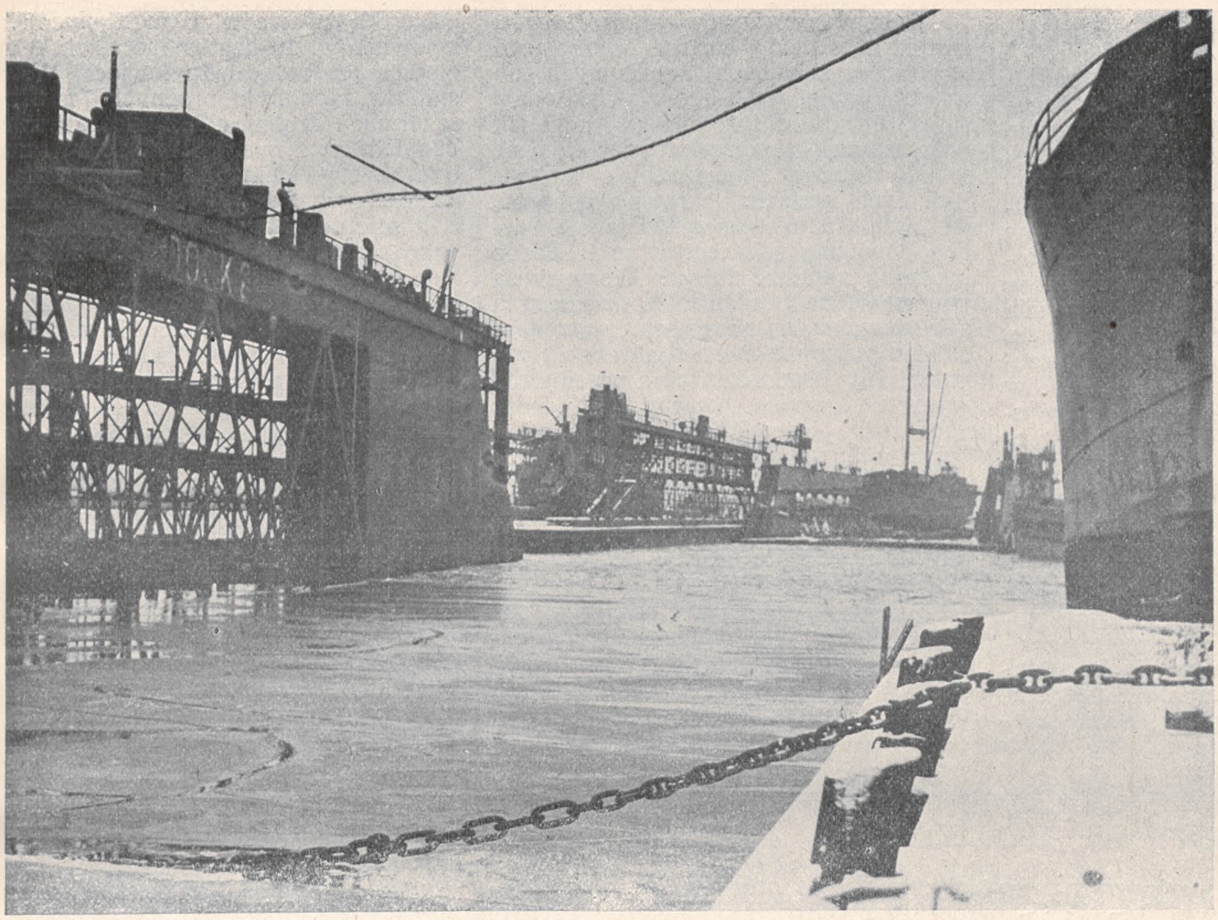
22. Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w W. P. i po ukończeniu Szkoły absolwenci obowiązani są odbywać obowiązkową służbę wojskową, przewidzianą Ustawą.

23. Uczniowie są obowiązani nosić wyłącznie przepisowy uniform.

24. Uczniowie są obowiązani posiadać własne podręczniki i przyrządy kreślarskie.

Informacje na rok 1927 będą rozsyłane na żądanie w marcu.

O ile podanie nie zostało przez Szkołę zwrócone, oznacza to, że kandydat ma się stawić w ustalonym terminie do oględzin lekarskich.



Doki pływające Stoczni Gdańskiej. W głębi widać mniejszy dok pływający z podniesioną w nim lichtugą morską „Stefek“ T-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie.



Dzielnica warsztatów okrętowych w porcie gdańskim. Z prawej strony krany pomocnicze budującego się statku. Z lewej strony takiż kran nadbrzeżny, olbrzymich wymiarów. Pośrodku dźwig pływający.

Kłopoty rybackie w Belgji.

Politycy belgijscy są wielce zakłopotani zmniejszeniem się ilości rybaków w Belgji. szczególnie zaznacza się ucieczka ze statków chłopców okrętowych. Nowe kadry również nie przybywają i naprz. do ostatniego egzaminu przystąpiło tylko 109 chłopców wówczas, gdy 394 statków poszukuje chłopców okrętowych. Jeszcze w czerwcu r. ub., na skutek domagania się ze strony członków parlamentu, rząd belgijski opracował ustawę przewidującą ustalenie premji dla chłopców okrętowych. W uzasadnieniu do tej ustawy rząd belgijski, stwierdził między innemi, że „brak chłopców okrętowych staje się prawdziwem niebezpieczeństwem, dla rozwoju rybactwa morskiego". Według stanu z dn. 30-go grudnia 1925 r., na ogólną sumę 192-ch statków bezpokładowych, na 154-ch statkach nie było ani chłopców okrętowych ani młodszych rybaków; to samo było na 117-tu żeglowcach pokładowych, na ogólną liczbę 168-miu statków, a z pośród 182-ch statków motorowych na 124-ch nie było chłopców okrętowych.

Rybacy porzucają swój zawód morski i szukają bardziej spokojnego zajęcia, w zakładach kąpielowych lub w głębi kraju. To samo zjawisko daje się obserwować zarówno w Anglji jak i we Francji. Jeszcze bardziej daje się to odczuwać w Ameryce. We wszystkich tych krajach, zarówno politycy, jak ludzie nauki zastanawiają się bardzo poważnie nad tem w jaki sposób można by zaradzić złemu? Wszyscy są bowiem jednego zdania, że dziedzina ta pozostawiona własnym środkom egzystencji, nie może być w całej pełni wydajną. Jeżeli morze otwiera przed nami wszystkie swoje skarby a ludność nadbrzeżna jest ośrodkiem prawdziwej tężyzny i zdrowia narodów — należy w interesie ogólnym dbać o rozwój ludności nadbrzeżnej i stworzyć warunki, w których praca na morzu byłaby dla rybaków korzystne i nie dające się niczem zastąpić.

Sprawa ta winna zwrócić i u nas szczególną uwagę władz i społeczeństwa, gdyż na naszem wybrzeżu obserwuje się to samo zjawisko ucieczki od rybołóstwa.

J. B.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



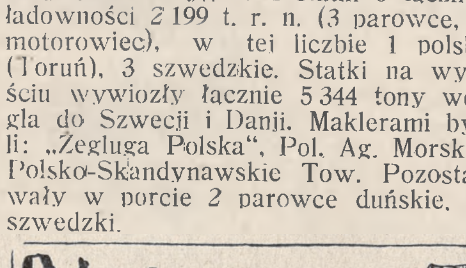
Minister Przemysłu i Handlu w Gdyni i na Helu. Dnia 25 lutego przybył do Gdyni minister przemysłu i handlu inż. E. Kwiatkowski dla obejrzenia robót portowych i wzięcia udziału w kilku ważniejszych posiedzeniach m. innemi w posiedzeniu rady administracyjnej „Żeglugi Polskiej". Towarzyszyli ministrowi inż. St. Łegowski, kdr. H. Pistel i red. W. Gieysztor. Na posiedzeniach obecni byli: starosta morski gen. M. Zaruski, prezyd. miasta Poznania C. Ratajski, kdr. Poznański, burmistrz Krause i inni. Na holowniku „Ursus" udano się na Hel, gdzie oglądano latarnię morską, obecnie modernizowaną. Z wielkiem zainteresowaniem badał minister E. Kwiatkowski praktyczne sprawy portowe i żeglugowe, zaznaczając iż po raz pierwszy w swem życiu był w porcie helskim.

Odjazd ministra z otoczeniem do Warszawy nastąpił tegoż dnia wieczorem.

Ruch statków „Żeglugi Polskiej". Parowiec „Katowice" odpłynął 25-go z Port Talbot do Rotterdamu z ładunkiem 2 642 t. węgla. Parowiec „Toruń" wyładowuje węgiel polski w Norrköping (2 753 t.). Parowiec „Wilno" wyładowuje w Hull 632 standarty drzewa. Parowiec „Poznań" załadowuje w Blyth ok. 2 700 ton węgla do Kopenhagi.

Kra w porcie gdyńskim. Ursus przy ciągłej pracy. Cały brzeg gdyński od przylądka Oksywia aż po Kamienną Górę jest zamarznięty. Wszystkie baseny portowe pokryły się lodem, jednak komunikacja promem z Oksywia nie jest przerwana. Wprowadzanie i wyprowadzanie z portu statków odbywa się przy pomocy holownika morskiego Ursusa, który łamiąc lód, toruje każdemu z nich drogę. Prócz wielkich statków również kutry rybackie grupami po pięć korzystają z pomocy Ursusa. — Codziennie przed zachodem słońca wszystkie kutry rybackie, powracające z morza, gromadzą się na skraju płaszczyzny lodowej i gdy już wszystkie się zbiorą, wyjeżdża po nie Ursus i toruje im drogę do portu, bądź też bierze na hol w wypadkach gęstej kry.

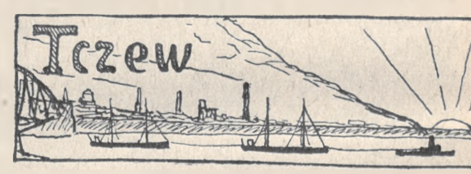
Ruch portu gdyńskiego za tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęło do portu 6 statków morskich o łącznej ładowności 5 359 ton rej. netto (5 parowców, 1 motorowiec). W tej liczbie był 1 statek polski (Toruń), 3 szwedzkie, 2 duńskie, wszystkie były próżne. Opuściły port w tygod. 4 statki o łącznej ładowności 2 199 t. r. n. (3 parowce, 1 motorowiec), w tej liczbie 1 polski (Toruń), 3 szwedzkie. Statki na wyjściu wywiozły łącznie 5 344 tony węgla do Szwecji i Danji. Maklerami byli: „Żegluga Polska", Pol. Ag. Morska, Polsko-Skandynawskie Tow. Pozostawały w porcie 2 parowce duńskie, 1 szwedzki.



Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch w porcie gdańskim w ostatnim tygodniu znowu się ożywił. Zawinęły do portu 124 statki morskie, w tej liczbie 95 parowców, 6 motorowców, 7 holowników, 10 lichtug morskich, 3 żaglowce z mot., 1 żaglowiec. Wśród statków tych było próżnych 74, z pasażerami i drobnicą 3, z mieszanym ładunkiem 20, z miesz. ładunkiem i szmatami 1, z węglem 3, z rudą żelazną 1, z żelazem 1, z żelastwem 6, z fosfatami 3, z saletrą chilijską 1, z celulozą 1, ze spirytusem 1, z pszenicą 3, z materjałem wojennym 1, ze śledźmi 4, z samochodami 1. Co do narodowości statków na wejściu było: polskich 11, gdańskich 7, duńskich 18, szwedzkich 33, niemieckich 45, norweskich 5, angielskich 6, łotewskich 3, francuskich 2, holenderskich, estońskich, amerykańskich po 1.

Na wyjściu zanotowano 98 statków morskich, w tej liczbie 86 parowców, 2 motorowce, 5 holowników, 2 lichtugi morskie, 2 żaglowce z motorem. Wśród statków na wyjściu było próżnych 8, z pasażerami i drobnicą 6, z mieszanym ładunkiem 17, z węglem 40, z miesz. ład. i cementem 1, z solą potasową 1, z drzewem 10, z drzewem i mieszanym ładunkem 2, z podkładami 1, z cukrem 2, z cukrem i drobnicą 1, ze zbożem i drobnicą 1, ze zbożem i drzewem 1, z makuchami 1, z resztą samochodów 1, z końmi 1, z końmi i miesz. ładunkiem 1. Co do narodowości statków na wyjściu było: Polskich 5, gdańskich 2, duńskich 7, szwedzkich 33, niemieckich 33, angielskich 6, norweskich 6, łotewskich 2, francuskich 1, holenderskich 2, fiński 1.

Wśród statków na wejściu znajdował się transportowiec Wilja, który przybył z Cherbourga z materjałem wojennym 26-go lutego. Wszystkie pozostałe 10 statków polskich, które zawinęły w tygodniu, należy do T-wa Wisła-Bałtyk w Tczewie.



Ruch statków Twa. Wisła-Bałtyk. 24-go lichtugi Wojtek i Benek zawinęły z Tczewa do Gdańska z węglem, holownik Orkan tegoż dnia przybył do Gdańska z lichtugą Bartek z Göteborga. 25-go hol. Rybak z lichtugami Franek i Felek przybył do Gdańska z Odense. Tegoż dnia holownik Górnik z lichtugami Edek i Stefek zawinął do Gdańska z Nakskov. 26-go holownik Sambor z lichtugami Wacek i Wojtek odpłynęły z Gdańska do Struer i Lemvig (Danja) z węglem. 27-go lutego niem. holownik zafracht. Gladiator z lichtugą zawinął do Gdańska z Malmoe.

Z portu morskiego w Tczewie. Tczew, 28. 2. wieczorem. Dziś po południu ruszyła tu Wisła, lecz natychmiast się potworzyły zatory pod mostami i koło Czatków. Woda się podniosła do 2,50 na wodowskazie i lichtuga Alek zdjęła się z mielizny. Utknęła nieco niżej ponownie, jednak wobec przybywającej wody zostanie zapewne jeszcze dziś wprowadzona do portu zimowego.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 1—14 lutego zawinęło do portu Lipawy 25 statków o łącznej ładowności 12 220 t. rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 2 249 ton mieszanego ładunku, 5 787 beczek śledzi, 650 t. polskiego węgla, 135 t. drzewa korkowego i drzewa w tranzycie. 4 statki weszły próżne i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 25 statków o łącznej ładowności 12 699 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 3 180 ton mieszanego ładunku, 1 300 stand. dyli, 261 std. drzewa. 4 000 beczek śledzi i 250 ton drzewa korkowego. 3 statki wyszły próżne i pod balastem.

FINLANDJA.

Ciężka awarja łamacza lodu „Jääkarhu“. W okresie gdy zablokowanie portów fińskich lodem dosięga największej siły (luty—marzec) Finlandja została pozbawiona na jakiś czas najlepszego swego łamacza lodu „Jääkarhu“ zbudowanego dopiero w zeszłym roku w Holandji. W połowie stycznia jeden ze statków, wprowadzonych przez łamacz do Helsingforsu zderzył się z nim tak mocno, że rozdarł mu kotwicą poszycie zewnętrzne na długości 5 metrów. Jako statek państwowy „Jääkarhu“ nie był ubezpieczony, lecz o wiele większe straty ponosi Finlandja przez czasowe zmniejszenie obsługi odlodowej swych portów.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Inżynier A. Potyrała.

Materjały dla budowy łodzi.

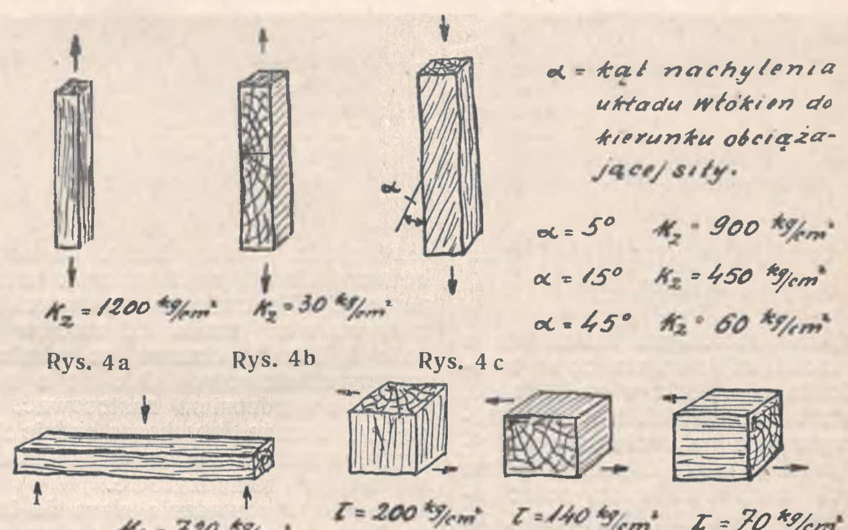
II. Drzewo jako materjał budowlany.

(P. Żeglarz Polski Nr. 1—2 6-7).

Obciążając drzewo sosnowe na ciągnienie (rys. 4 abc.) zauważamy również zależność wytrzymałości od położenia osi układu włókien, względem kierunku siły obciążającej. Działa ta ostatnia wzdłuż włókien, wówczas otrzymujemy granicę wytrzymałości na rozciąganie $k_z = 1200$ kg/cm.²; przy wyższem obciążeniu drzewo się rwie. Przy działaniu siły rozciągającej prostopadłem do osi układu włókien schodzimy do wartości znikomej K_z 30 kg/cm ².

Charakterystycznem jest zjawisko obserwowane przy różnych kątach nachylenia osi układu włókien drzewnych względem kierunku działającego obciążenia. Przy kącie alfa = 5⁰, wytrzymałość poczyna spadać, wynosi bowiem około $K_z = 900$ kg/cm², przy alfa = 15⁰ tylko około $K_z = 450$ kg cm², a przy alfa = 45⁰ wynosi zaledwie $K_z = 60$ kg/cm². Z tym objawem należy zawsze liczyć się przy konstrukcjach drewnianych mających wytrzymywać obciążenie na rozciąganie.

Poddając belkę sosnową obciążeniu wyginającemu (rys. 5) otrzymujemy granicę wytrzymałości $K_b = 720$ kg/cm², czyli mniejwięcej $K_b = 0{,}8\ K_z$. Musimy jednak zauważyć, że przy wyginaniu występuje dodatkowe obciążenie na ścinanie w kierunku prostopadłym do pierwszego. Działa ono szczególnie w środku przekroju, w t. zw. osi obojętnej i powoduje przy nadmiernem obciążeniu drzewa na wygięcie, przełupanie tegoż wzdłuż, przedtem nim belka się załamie.



Rys. 4a Rys. 4b Rys. 4c

Rys. 5 Rys. 6a Rys. 6b Rys. 6c

Drzewo sosnowe pod działaniem obciążenia skręcającego, wykazało następujące własności; przy osi układu włókien prostopadłej do kierunku siły skręcającej, względnie momentu skręcającego, wynosi granica wytrzymałości na skręcanie tau = 210 kg/cm², przy kierunkach zgodnych tau = 70 kg/cm². a przy przecinających się (rys. 6c) tau = 140 kg/cm². Należy więc elementy konstrukcyjne łodzi, mające przyjąć obciążenie skręcające, słojami w kierunku prostopadłym do obciążenia wbudowywać. Naogół zamiast drzewa wbudowuje się w takich wypadkach części z metalu, który lepiej nadaje się do obciążeń skręcających.

Przy projektowaniu łodzi należy sobie dobrze uzmysłowić rodzaj występujących obciążeń, w danych częściach konstrukcyjnych, by móc dobrać odpowiedni materjał. Dla uzmysłowienia ważniejszych własności materjału drzewnego, używanego do budowy łodzi, może posłużyć tablica I.

TABLICA I.

Nazwa drzewo	pochodzenie	zabarwienie	usłojenie	struktura	obróbka	ciężar kg/m³	UWAGI
Cedr	Kuba Honduras	jasno-szare	równomierne	miękka	lekka	450—500	Wytrzymały na zmiany atmosferyczne. Używa się dla łodzi sportowych.
Cedr biały	"	jasno-żółte	"	miękki ciągły	"	480—650	Wytrzymały, posiada mało sęków; dla łodzi sportow.
Cyprys	Ameryka	szare	"	"	"	600—700	Nadaje się dla łodzi często wyciąganych z wody na ląd.
Dąb	Polska	żółto-szary	równomierne-drobne	twardy ciągły	ciężka	700—1000	Szczególnie w wodzie wytrzymały. Dla części łodzi o większej wytrzymałości.
Dąb ameryk.	Ameryka	czerwony	grube	"	"	700—1000	Łatwy do wyginania, lecz gnije w wodzie.
Jesion	Europa Ameryka Syberja	żółtawe	równomierne drobne	średnio-twardy	lekka	650	Daje się dobrze wyginać. Trwały.
Jodła	Polska	żółtawe-do białego	drobne równomierne	miękka łupliwa	"	500	Używa się na maszty i urządzenia wewnętrzne.
Mahoń	Honduras	ciemno-do jasno czerwony	"	a) twardy b) miękki	a) ciężka b) łatwa	900 600	Używa się na poszycie łodzi i urządzenie wewn.
Modrzew	Europa	ciemno-czerwony	"	twardy ciągły	łatwa	850	Odporny przeciw robakom drzewnym; dla wszystkich części.
Pitchpine (sosna ameryk.)	Ameryka Kanada	biało-czerwony	grube nierównom.	a) twarda b) miękka	a) ciężka b) łatwa	550 420	Dla wszystkich części się nadaje.
Sosna	Wybrzeże bałtyckie	żółtawe-do białego	"	miękka łupliwa	łatwo	500	Pokład i urządzenie wewn. Niewytrzymała na wilgoć.
Świerk	Polska	"	"	"	"	800	Podłoga i urządzenie wewnętrzne.
Świerk	Kanada	ciemno-szare	drobne równomierne	ciągły	"	500	Dla łodzi sportowych. Mało posiada sęków. Wytrzymały.
Teak	Burma Jawa	szary	gęste równomier.	ciągły niełupliwy	ciężki	950	Dla wysokiego obciążenia. Prawie bez sęków.

III. Metale jako materjał budowlany dla łodzi.

Powodem szerokiego zastosowania żelaza i metali półszlachetnych w technice budowlanej wogóle, w budowie zaś maszyn w szczególności, jest ich wielka wytrzymałość na obciążenia wszelkich rodzajów i łatwość przyjmowania dowolnych kształtów, przy pośrednictwie odpowiedniej obróbki. Żelazo, albo t. zw. stal okrętowa raz wprowadzone do budownictwa okrętowego, coraz więcej wypiera z niego materjały ine, a więc przedwszystkiem drzewo; w konstrukcji kadłubów okrętów większych panuje obecnie niepodzielnie. Budowa okrętów większych rozmiarów ze stali okrętowej jest uzasadniona potrzebą wysokiego obciążenia jednostkowego matrjałów konstrukcyjnych, gdyż w przeciwnym razie ciężar własny okrętu byłby za wielki, a więc ładowność musiałaby być stosunkowo mała. Obciążenie jednostkowe przy nowoczesnych okrętach oceanicznych dochodzi do 1000 kg/cm² przekroju, — przy zastosowaniu stali okrętowej jako materjału budowlanego, natomiast drzewo, jak to widzieliśmy poprzednio ma wytrzymałość o wiele niższą, a w konstrukcjach okrętowych musimy liczyć na potrzebę przynajmniej pięciokrotnego stopnia pewności. Dla okrętów mniejszych rozmiarów, więc poniżej 50 metrów długości i łodzi *) drzewo ze względów wytrzymałościowych daje się z całkowitem powodzeniem zastosować, czego dowodem że dotychczas buduje się okręty, nawet dla żeglugi dalszej, z drzewa lub też kompozytowe.

Próby wprowadzenia elaza do budowy łodzi, w tym stopniu jak to ma miejsce w budownictwie okrętowem, napotykają na różne trudności natury technicznej. Trudności te nie zawsze dają się zadowalająco usunąć i tem się tłumaczy fakt, że żelazo nie odgrywa nawet roli równorzędnej z drzewem w odniesieniu do budowy łodzi. Łódź żelazna jset prawie zawsze cięższa od drzewianej ze względów poruszonych w poprzednim rozdziale. Tej wady łodzi żelaznych nie należy niedoceniać, gdyż mając oznaczoną pojemność względnie ładowność użytkową łodzi, musimy ją osięgnąć przez powiększenie wyporności w wypadku większego ciężaru własnego konstrukcji. Połączone jest to ze zwiększeniem oporu, a więc silnik musi być odpowiednio mocniejszy, co pociąga za sobą wyższe koszta inwestycyjne i utrzymania.

(C. d. n.)

*) Terminy „okręt" względnie „łódź" nie stanowią żadnej określonej granicy pomiędzy statkami mniejszemi i większemi. Przyjętem zwyczajem jest nazywać statki do 25 metrów długości łodziami, powyżej natomiast okrętami.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niemi — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polsk. szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2.83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(od 9—23 lutego).

12 lut.: szw. par. Roslagen 824 do Sztokholmu (P. A. M.).

13 lut.: szw. par. Frykeen 820 do Norrköpingu (P. A. M.).

13 lut.: szw. par. Fryken 820 do Randersu (P. A. M.).

15 lut.: szw. par. Elsa 646 do Lipawy (Bg), niem. żagl. z mot. Peter 307 do Kłajpedy (P. A. M).

19 lut.: szw. par. Ylva 258 do Malmö (P. A. M.).

22 lut.: pol. par. **Toruń** 1 122 do Norrköpingu (P. Ż. P.), szw. par. Magnar 648 do Sztokholmu (Pol. Sk.).

23 lut: szw. mot. Ido 171 do Stege (P. A. M.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 12 686 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(14—23 lutego).

17 lut.: szw. par. Ellen 948 do Göteborga (B i S).

18 lut.: szw. par. Argo 1 956 do Genui (Bg), duń. par. Essie Maersk 772 do 526 do Göteborga (Pol. Sk.), norw. par. Bomma 461 do Oslo z wgl. i tow. (Bg), niem. par. Silvia 598 do Kopenhagi (Pw), niem. par. Holstein 478 do Aarhus (Bg), duń. par. Belgien 1 174 do Kopenhagi (Bg).

19 lut.: szw. par. Amazone 378 do Malmö (B i S, duń. żagl. z mot. Amager 60 do Hamshavnu (Bg), est. par. Sakala 563 do Rygi (B i S), łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi (B i S), niem. hol. Gladiator z pol. licht. **Janek** 633 do Malmö (Wisła - Bałtyk), niem. par. Svanhild 553 do Le Havre (B i S), szw. par. Oeresund 861 do Rouen (Moris), szw. par. Erik 123 do Sölvesborga (Bg), szw. par. Kullen 276 do Trelleborga (B i S), niem. par. Glückauf 1 083 do Odense (Rhd).

20 lut.: niem. par. Oder 655 do Kopenhagi (Art), norw. par. Speed 709 do Göteborga (Pol. Sk.).

21 lut.: norw. par. Nidarholm 1 442 Gibraltaru (Rhd), szw. par. Ran 930 do Malmö (Pol. Sk.), niem. par. Spitzberg 154 do Nyköpingu (Rhd), szw. par. Sten Sture 524 do Oxelösundu (B i S), szw. par. Hagfors 216 do Kopenhagi (Art), franc. par. Capitaine Ganelin 1 184 do Cherbourga (Moris), szw. par. Nedjan 557 do Uddevalli (Bg).

22 lut.: szw. par. Munkfors 197 do Trelleborga (Rhd), szw. par. Bengt 289 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Juno 620 do Helsingborga (B i S).

23 lut.: szw. par. Nordöst 628 do Kalmarsundu (B i S), szw. par. Aströ 302 do Fredericji (B i S), niem. par. Pomerania 108 do Rönne (Rhd), szw. par. Anna 715 do Göteborga (B i S), gd. par. Balticum 364 do Aarhus (B i S), norw. par. Stokesley 590 do Oslo (Pol. Sk).

Statki powyższe wywiozły łącznie 50 400 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(17—23 lutego).

18 lut.: duń. par. Kaiserinde Dagmar 988 do Carstonu (Shaw), szw. par. Ossian 694 do Westhartlepoolu (Bg), duń. par. Susanne Maersk 1411 do Hull (B i S).

19 lut.: szw. par. Johann Jeansson 320 do Kalmaru (B i S), niem. par. Marta 299 do Dowru (Balt. Frachtk.), niem. par. Joachim Zelck 628 do Swansea (Shaw), niem. par. Nordmark 568 do Kardyfu (Shaw), niem. par. Brunhilde 568 do Calais (Morris), duński parowiec Bjarke 774 do Dunkerki (Bornhold), norw. par. Thekla 1 613 do Grimsby (Bg), duń. par. Frankrig 778 do Londynu (Bg), norw. par. Velaug 361 do Grimsby (D — S), ang. par. Baltriger 658 do Londynu (Un. Balt).

20 lut.: szw. par. Manfred 407 do Shearnessu (Bg).

22 lut.: szw. par. Lord 927 do Manchestru (Bg).

23 lut.: szw. par. Albania 541 do Neapolu z drz. i tow. (B i S), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Gandawy (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 50 700 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(17—23 lutego).

23 lut.: niem par. Ursula 561 do Antwerpji ze zb. i tow. (B i S).

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(17—23 lutego).

19 lut.: szw. mot. Gallus 223 do Landskrony (B i S), szw. mot. Alca 290 do Landskrony (Polish Swedish).

23 lut.: szw. par. Larus 448 do Landskrony (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 800 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(17—23 lutego).

19 lut.: szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z tow. i nafta (Thor Hals).

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(17—23 lutego).

17 lut.: niem. żagl. z mot. Fortuna 97 z Fredrikshamnu z żelastwem (Bg).

18 lut.: niem. par. Masuren 229 z Kopenhagi z żelastwem (Rhd), norw. par. Hessa 1 316 z Souzy z fosfatem (B i S).

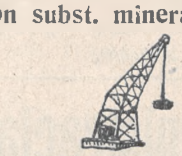
20 lut.: fr. par. Nicolas Jean 1 182 z Gandawy z fosfatem (Pol. Sk.), niem. par. Hochsee 756 z Vegesacku z żelastwem (B i S).

21 lut.: norw. par. Jern 529 z Rotterdamu z żelastwem (D — S), niem. par. Venetia 507 z Koppersvikshamnu z częściami żelaznemi (Schenker).

22 lut.: szw. par. Hafnia 980 z Bony z fosfatem (B i S).

23 lut.: niem. par. Helene 1 324 z Bony z fosfatem (Warta), fr. par. Caudebec 796 z Gandawy z żelastwem (Worms), niem. par. Ursula Fischer 1 590 z Melilli z ruda (B i S), niem. par. Stromsee 719 z Ostendy z saletrą (Wolff).

Statki powyższe przywiozły łącznie 23 000 ton subst. mineralnych.



Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie lutego.

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 87 428, sól 105, parafina 191, cement 769, oleje 188, sól potasowa 610, soda 514.

Prod. roślinne: jęczmień 1 524, owies 500, ow. strączkowe 359, cukier sur. 7 216, rafinada 447, wytłoki buraczane 120, drzewo 39 676, koniczyna 94, smoła drzewna 456, melasa 7 632, rzepak 122, otręby 150.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 135, bydło żywe 123, skóry 66.

WWÓZ: **Prod. mineralne:** fosforyt 15 130, węgiel 2 710, saletra chilijska 990, ruda żelazna 2 150, żeliwo 15, żelazo 26, żelastwo 2 405, maszyny 45.

Prod. roślinne: ryż 459, oleje 441, garbnik kwebracho 114.

Prod. zwierzęce: smalec 286, śledzie sol. 2 120, tłuszcze 177, skóry sol. 130, wełna sur. 2, wełna 10.

Sprostowanie. W poprzednim numerze czytać należy: w pierwszej dekadzie lutego (a nie stycznia).

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
8. 3.	z Le Havre	do Le Havre	9. 3.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
23. 3.	„ „	„ „	24. 3.	„	
9. 4.	„ „	„ „	10. 4.	„	„
4. 5.	„ „	„ „	5. 5.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
20. 2.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	4. 3.	Lituania	Balt. America Line
13. 3.	„ Nowego Jorku	„ „	22. 3.	Estonia	„
24. 3.	„ „	„ „	3. 4.	Lituania	„
1. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	1. 3.	Baltonia	United Balt. Corp.
2. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	2. 3.	Baltriger	„
4. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	4. 3.	Baltonia	„
8. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	8. 3.	Baltara	„

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 78,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.



Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.